

物流业，循环放缓的经济“血液”物流师资格考试 PDF 转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/518/2021_2022__E7_89_A9_E6_B5_81_E4_B8_9A_EF_c31_518597.htm 金融风暴袭来，不少企业被迫减产甚至倒闭。作为经济“血液循环系统”的物流行业，在这种大背景下也遭受池鱼之殃，业务量和效益出现下滑，循环速度减缓。不少物流公司在拓展业务自救的同时，把更大的希望寄予了燃油价格下调和经济好转。

司机：无奈的原地等待 刚刚吃过午饭，福建司机刘长华就钻进大卡车里坐着。“心里着急，在屋子里待不住。”这时距配货的高峰时间还有两个多小时。从12月8日清晨将一批货从福建石狮运到济南后，刘长华已经在盖家沟国际物流中心等了四天了。

“过去基本上不用等，刚卸下货就能装满发车，现在最起码得等上两三天才有活儿。”刘长华是福建石狮人，在济南石狮这条线上已经跑了将近五年时间。与许多哪儿有活儿就跑哪儿的“游击队员”不同，从10月份开始，只跑这一条线的刘长华，明显感觉生意大不如前。以前无论是济南还是石狮，货物运到后基本上当天就能满载杀个“回马枪”。但现在，一般要等上两三天，并且有时只能装上半车货就无奈地上路了。

“过去一个月至少来回跑四趟，现在一般只能跑两趟，是过去的一半。”对于长途货运司机来说，一个月少跑一趟，就意味着至少损失2000元的收入。据他介绍，他这辆载重33吨的卡车，来回鲁闽两地一趟，刨去约16000元的成本，净利只有3000元。由于生意大不如从前，刘长华也渐渐适应了“干等”的滋味：“如果有货可以走，哪怕是一些急件，也只有硬着头皮接，因为要是越不敢接就越发走不了越走

不了就越不敢接。”刘长华接的一般是散货，往往好几个客户的货才能凑上一车。“一般到了下午三四点，走不走得了就能定下来了。”刘长华说。当记者下午离开物流中心的时候，刘长华的车还停留在原地，丝毫没有要出发的迹象。物流：冷清的东南沿海“上半年，我们公司每月能发五六十辆车，现在一个月只能发40辆车。”永昌物流公司的吴明阳经理说。作为一家专营济南浙江线路的物流公司，永昌公司自秋季以来面临着越来越萎缩的物流市场，“司机说当地不少企业已经倒闭了，我们的业务量自然下滑。”尽管去的时候还勉强保持着较高的发车频率，但开回济南的车每月仅有二十吨要一蹶不振脑朔呀锹按蟠笙陆怠?宏远一帆物流公司的常老板告诉记者，公司目前的货运量比今年春天下降了一半。

“按理说，现在应该是旺季，可今年的旺季和往年的淡季没有什么区别。”这家专营江苏方向的物流公司，在旺季的时候一天能发23车货，淡季的时候一天发1车货。在眼下这个传统意义上的“旺季”里，他们一天也只能发1车货。“其实，江苏、浙江受到的影响还不算大，广东才厉害呢，听说有的司机等一个星期都走不了。”货场一位搬运工说。寻找发往广东的车辆让记者颇费了一番周折。经过多次打听，记者终于找到了一辆正要南下广东的卡车，金荣物流的经理刘志勇正在指挥车辆装货。“车后面的货发到江西，中间的发到广州，最前面的发到中山。”刘志勇给记者介绍。“以前都是货找车，现在已经变成了车找货，而且不是很容易找，很多跑广东方向的车都已经停了。”据刘志勇介绍，受金融危机影响，珠三角地区不少企业出现了经营困难，部分企业减产、停产。“本来此时应是供销两旺的季节，但现在却常常拿

不到货。”以前，刘志勇公司的一辆车一个月往返鲁粤两地3趟左右，生意最好时能达到4趟；但现在，一辆车一个月能往返2趟就已经“谢天谢地”了，而且装货量通常只有80%左右。油价：加速血液循环的“强心剂”许多司机表示，除东南沿海外，其他方向的物流受到的影响并不严重。在一家加油站，一位辽宁司机正准备出发前往西安。对他而言，货主要把货物发到哪里，他就跑到哪里，而再下一步该怎么走，他一点都不发愁：“走到哪儿算哪儿呗，只要春节能回到家就行。”据了解，很多东北、内蒙古的司机都是这样的“游击队员”，他们常年在全国范围内奔波，多变、灵活的线路让他们不太担心配不到货。除了改变现有的运货线路，尽量拓宽业务范围外，卡车司机和物流公司惦记最多的就是油价以及燃油税费改革。油价能降多少？过路费能否取消？对这些政策的期待，给经济“寒冬”中的物流公司和卡车司机带来了一丝暖意。“油价就像一针‘强心剂’，能够避免金融危机中这个行业发展停滞；但整个行业形势的好转还有赖于大的经济形势。明年怎么样现在谁也说不准，只能单方面希望经济早点好起来。”刘志勇说。

"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com